CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1043 de 2012

Carpeta Nº 1448 de 2012

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES DE LA LEY Nº 18.191

Unificación de sus valores

UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (UNASEV)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de mayo de 2012

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Caggiani.

Miembros: Señores Representantes Julio César Fernández, Amin Niffouri, Gustavo Osta, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Federico Ricagni.

Invitados: Por UNASEV, señora Blanca Repetto, Directora; señor Pablo Inthamoussu, Secretario General; doctoras Gaby Lencina y Karina Di Castro; señora Alejandra Forlán y señor Daniel Martínez.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Tenemos el agrado de recibir a una delegación de la UNASEV, integrada por su Directora, Blanca Repetto; el Director General, Pablo Inthamoussu, las doctoras Gaby Lencina y Karina Di Castro; la señora Alejandra Forlán y el señor Daniel Martínez.

Han sido invitados para presentar el proyecto de ley que el Poder Ejecutivo envió al Parlamento, relativo las sanciones por infracciones a las disposiciones de la Ley Nº 18.621.

SEÑORA REPETTO.- En mi carácter de Directora de UNASEV transmito el saludo del doctor Barrios, quien no pudo concurrir, el agradecimiento de toda la Unidad por esta amable invitación.

En el día de hoy abordaremos el proyecto de ley enviado en el mes de marzo al Parlamento, relativo a promover la unificación de los valores de las sanciones por infracciones a las disposiciones de la Ley Nº 18.621.

Nuestro interés es que se disponga de un sistema común de valores de sanciones para las infracciones. Si bien los señores Diputados cuentan con el proyecto de ley, vamos a presentar algunas opciones, propuestas y a contestar todas las preguntas.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- Quisiera contar cómo llega este proyecto y cuál debería ser su mejor tratamiento desde nuestro punto de vista.

Este proyecto data del año 2008, de la Administración anterior. El entonces Ministro Rossi dispuso que el proyecto fuera enviado a todas las Juntas Departamentales del país, a todos los Intendentes, y al Congreso Nacional de Ediles. Por diferentes razones el proyecto no avanzó hasta que surgió un cambio en la realidad política del país que, desde nuestro punto de vista, aceleró la necesidad de su tratamiento en este ámbito.

A partir de la unificación del costo de las patentes en todo el país se reafirmó la necesidad de que Uruguay unifique los valores de las multas, pues no tiene mucho sentido sean distintos en cada departamento.

Quiero dejar en claro que aunque el proyecto esté redacto y en él figuren valores sugeridos, está abierto a la discusión. Nos parece que el Parlamento es el mejor ámbito para ello. Desde la UNASEV y la Presidencia de la República existe apertura total, sobre todo, para escuchar las opiniones de los diferentes Intendentes. Nos parece necesario definirlo en el menor tiempo posible, sobre todo porque los Intendentes, en acuerdo con la Presidencia, vienen trabajando no solamente en el permiso único nacional de conducir -que nos parece un jalón importante-, sino también en varias unificaciones, entre ellas, el Registro Nacional de Conductores, Infractores e Infracciones. Para contar con ello también es muy importante la unificación de los valores de multa.

Paralelamente, en el ámbito de los Directores de Tránsito de todo el país -en el que la UNASEV participa en forma permanente y activa-, la gran mayoría de las Intendencias -no recuerdo el número exacto, pero lo podemos buscar en la versión taquigráfica- acordaron la aplicación de un valor unificado para las diez infracciones más importantes. Nos parece que esto también debería ser tenido en cuenta porque es un avance, que seguramente será refrendado por el Congreso de Intendentes.

Quería señalar esto debido a que transcurrió un tiempo desde que el proyecto fue generado, es decir, en otra instancia y con otra realidad política del país. Sería importante que el Parlamento, como caja de resonancia de toda la sociedad, recogiera estos aspectos.

SEÑORA LENCINA.- Partimos de la Ley Nº 18.191, de 2007, que en su artículo 54 establece que la Unidad de Seguridad Vial propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a la presente ley.

Esta instancia es una continuación de un proceso empezado en el año 2007; tenemos que ir afirmando el espíritu con el cual se aprobó la Ley Nacional, que fue el de dar un tratamiento igualitario a todo los usuarios de las vías de tránsito de nuestro país y el de contar en el ámbito jurídico con un sustento normativo único a nivel nacional que recogiera todo lo que tiene que ver con las condiciones de seguridad y el cuidado de la intregridad psicofísica en la vía pública.

Cuando se discutió la ley lo que estuvo en el tapete fue el régimen de infracciones y sanciones, que tenía un capítulo llamado "Infracciones y Sanciones" que, en su momento, se extrajo y se derivó a la Comisión de la Reforma del Código Penal. Sin embargo, ahí no figuraba el régimen de valores de sanciones ni los valores de las multas, sino algunas situaciones que tenían que ver con los agravantes, las circunstancias, las ponderaciones de algunos tipos de infracciones de mayor rigurosidad.

Cuando la Unidad Nacional de Seguridad Vial asumió el primer trabajo -ni siquiera estábamos instalados; siempre lo destaco- se trabajó en el artículo 54 porque entendíamos que la Ley Nacional de Tránsito iba a ser eficiente como herramienta unificadora, siempre y cuando tuviera un régimen sancionatorio que la acompañara en forma inmediata. Está demostrado a nivel nacional la eficiencia de aprobar una ley unificando el tratamiento desde el punto de vista jurídico.

Lo que sucedió fue que de acuerdo con la redacción del artículo 54, lo que teníamos como mandato legal era la propuesta de valores de multa. Lo que quedó claro con ese artículo es que la única autoridad legitimada en el país para establecer valores de multas es la UNASEV. Esto lo dice la ley.

Esto fue lo primero que hicimos. ¿Cómo? Se explica en la exposición de motivos: se trabajó con el Ministerio del Interior, con la Policía Caminera y la Policía de Tránsito elaborando un borrador, y luego se convocó a las diecinueve Intendencias, a sus Directores de Tránsito, a sus asesores, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y también a asesores de otros Ministerios. En sendas reuniones a nivel nacional se discutieron los valores. Por supuesto que de allí surgían argumentos con relación al aumento de las multas. ¿Cuál fue la técnica que usamos? El Reglamento Nacional de Circulación Vial fija los valores de multas desde el año 1984 tuvo modificaciones en el año 1996 y otras -actualizaciones-, y establece un mapa de aplicación de sanciones. Muchos de los artículos del Sistema Sancionatorio del Reglamento Nacional se asemejan a los de la Ley Nacional de Tránsito. También sucedió que muchos departamentos tomaron el Reglamento Nacional de Circulación Vial como su normativa aplicable por la Junta Departamental y recogieron sus aspectos punitivos. Entonces, algunos departamentos como Flores recogían toda la normativa, es decir, el Reglamento Nacional más el régimen sancionatorio. De manera que el paneo que teníamos era el Reglamento Nacional en jurisdicción nacional y algunos departamentos, que tenían el Reglamento Nacional, con sus partes legislativa y sancionatoria

Por otro lado, había una serie de departamentos que habían adoptado el Reglamento Nacional de Circulación Vial, pero no su parte punitiva, y habían aplicado sanciones por decreto de la Junta Departamental, inclusive de menor valor que las establecidas en el Reglamento. Otros departamentos crearon una norma específica, por decreto de la Junta Departamental, y aplicaron valores de sanciones independientes del Reglamento Nacional.

Luego de realizar toda una valoración de cada una de las situaciones se tomó como base los valores sancionatorios del Reglamento Nacional. Esa fue la técnica para emparejar todo el país. Es decir, un elemento que estaba siendo aplicable en determinadas jurisdicciones y que había sido recogido por otros departamentos. La discusión en ese momento se dio con algunas situaciones puntuales, que son las que están reconocidas a nivel internacional como las de mayor índice la siniestralidad vial; son alrededor de diez y entre ellas figuran las luces rojas, el cartel de pare, la velocidad, índices de alcohol, las picadas. Por amplia mayoría se entendió que era necesario que tuvieran ese mensaje

Luego de elaborada esa propuesta, a mediados de 2008 se cumple con lo que dispone la ley: se eleva al Poder Ejecutivo la propuesta de valores de multas de la UNASEV. La redacción establece que la UNASEV propondrá un sistema de valores de multa y no dice que el Poder Ejecutivo reglamentará. Estamos transitando todo un proceso para explicar esto.

Hemos logrado avanzar mucho a nivel del país despejando las utopías que, a veces, nos enmarcan en ordenamientos jurídicos que son producto de la costumbre o de la falta de un análisis jurídico más profundo. A veces nos quedamos con mensajes como el de las autonomías municipales, que siempre saltaba cada vez que hablábamos sobre qué pasaría con la sola propuesta de la UNASEV si estamos ante ese ordenamiento jurídico que la ley está respaldando. Es clara la Ley Nacional; es claro el ámbito de validez de la Ley Nacional, pero ustedes saben que hemos tenido problemas de aplicación de normas claras.

El Poder Ejecutivo entendió que había que devolver la propuesta de la UNASEV al Congreso de Intendentes y al Congreso Nacional de Ediles, y así se hizo. En esa instancia nos encontró el año 2009 y el 2010.

Entendemos que hoy la realidad del país en materia de tránsito es otra. Sin embargo, todavía quedan vestigios, más aún cuando se habla de dinero, de valores que inciden en determinados departamentos. Y eso va de la mano con algunas concepciones, sobre las cuales podemos discrepar, pero sabemos que existen, como por ejemplo que si los valores de multa son elevados restan votos. En definitiva, se puede ver como una medida que trae aparejada consecuencias que después no se quieren ver dentro de cada uno de los departamentos.

¿Cuál es el objetivo de la Unidad Nacional de Seguridad Vial? La Unidad necesita que la Ley Nacional de Tránsito se aplique. Una de las objeciones por las cuales no se aplica es la falta de su régimen sancionatorio. Muchas veces se quiere aplicar una sanción por no usar el casco, pero no hay un artículo que diga: "La multa por no usar casco sale tanto". ¿Cómo hicieron algunos departamentos? Algunos ya tenían la norma del caso, pero otros, por decreto de la Junta Departamental, crearon infracciones específicas para acompañar el proceso de la Ley Nacional; y crearon las que entendían oportuno, inclusive ajustadas a lo que se había trabajado en su momento con la UNASEV.

¿Qué precisamos? Tener un régimen de valores de multa de la Ley Nacional de Tránsito, y agotaremos todas las instancias para ello. Por eso estamos en el Parlamento ante ustedes diciendo que precisamos una respuesta desde el punto de vista de los valores de multas que acompañe a la Ley Nacional, para que no sirva de excusa para quienes no quieran aplicarla; que tengamos todas las herramientas y los elementos claros.

¿Cuál es el objetivo primordial? Desde el punto de vista de las garantías de cualquier individuo en la República, que le apliquen la misma sanción por la misma infracción. Ese es un elemento básico en un Estado unitario en el que queremos que las sanciones aplicadas sean exactamente las mismas, no importa si la infracción se comete en Montevideo, Treinta y Tres o dónde sea

Ese fue el espíritu, el proceso y el porqué hoy estamos acá.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero comentar que se encuentran presentes los señores Diputados Yanes y José Carlos, que si bien no son miembros de esta Comisión, vinieron a escuchar el informe de la UNASEV y a participar del debate.

SEÑOR YANES.- En una charla organizada por UNASEV con el especialista español Pérez Navarro se hizo referencia a las multas. Una de las discusiones que existen en mi departamento y en la Junta Departamental es que en el momento de acordar el monto de las multas, Canelones era uno de los que las tenía más altas, y eso hizo que emparejáramos hacia abajo. De alguna forma, tenemos una visión de lo que deben ser los montos de las multas

A este invitado se le preguntó cómo debían ser las multas: altas, medias o bajas, y dijo que tenían que ser justas y razonables, pero no si debían ser altas o bajas.

Yo quisiera saber si las multas que está proponiendo la UNASEV son altas, medias o bajas dentro de una comparación internacional. Sería ilustrativo que nos dijeran cómo ordenan los montos que plantean, entre otras cosas, porque la primera acusación que se hace es "Quieren recaudar", o "Quieren hacer una industria de la multa", y en realidad son elementos que nos permitirán defender por qué cruzar en rojo o no usar el cinturón de seguridad vale tanto.

SEÑORA LENCINA.- En el contexto internacional los valores fijados por la UNASEV son bajos. Podemos acercar una tabla con todos los valores internacionales y podrán apreciar que nuestros valores son bajos. Es más, si planteáramos nuestro proyecto a nivel internacional se podría decir que son muy bajos. Es relativo. Si bien en muchos lugares del mundo se manejan multas de miles de dólares, estamos hablando de otro tipo de situaciones

Nosotros tomamos como base lo que ya existía y lo adoptamos a todo el articulado. Quizás lo que estamos planteando no sea lo óptimo; adoptamos el criterio de una norma que está siendo aplicada en todo el territorio nacional desde 1984. Nos separamos de algunas cosas porque nos pareció que no estaban reflejando nuestra realidad para algunas infracciones.

Contestando la pregunta del señor Diputado, en este caso las multas son bajas, y en el contexto internacional son muy bajas. Reitero que tomamos como parámetro lo existente.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- Los valores de las multas, quién las paga y quién no, tiene mucho que ver con lo que decía el ingeniero Pérez Navarro, que cualquier sistema punitivo o sancionatorio pierde efectividad en la medida en que las sanciones no se hagan efectivas. Los cuerpos fiscalizadores podrán aplican miles de multas, pero si los ciudadanos no las pagan por los diferentes defectos que tiene nuestro sistema, que estamos tratando de cambiar, no tendrá mucho sentido hablar del valor.

La UNASEV está proponiendo -pensamos llegar a otro acuerdo con el Congreso de Intendentes- el permiso por puntos, para que no dependa de la capacidad adquisitiva del

ciudadano, porque a veces que tiene recursos razona que puede ir rápido o violar las normas porque tiene dinero para solventar las multas

La puntería va por otro lado: que el ciudadano cuide el permiso que la sociedad le otorga para conducir, pero no solamente por el aspecto económico. En la medida en se que empiece a perder puntos, vamos a ser un poco más iguales ante la ley.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Recién se hizo una acabada explicación acerca del procedimiento llevado a cabo, las consultas a nivel de los Gobiernos Departamentales y el tiempo que insumió. ¿Y el marco institucional vigente? Más allá de que normalmente se apela a la relación con las Intendencias, nosotros tenemos un marco constitucional que es muy importante respetar. La fijación de las multas está a cargo de las Juntas Departamentales de acuerdo con la Constitución, y es una fuente de recursos departamentales. ¿Cómo se resuelve el tema constitucional más allá del acuerdo?

SEÑORA LENCINA.- La Constitución establece que por ley se pueden fijar las fuentes de estos recursos de los Gobiernos Departamentales. El destino no se modifica para nada porque las multas siguen siendo fuente de recursos de los Gobiernos Departamentales. La diferencia está en que se puede fijar por ley, tal como establece el artículo 297. Si no me equivoco, la contribución inmobiliaria rural se fija a través del mismo mecanismo.

SEÑOR YANES.- Otra de las cosas que a veces nos pasa en la legislación uruguaya es que hay multas o impuestos que, por los valores establecidos en la ley, que quedan caducos. Acá se establece todo en Unidades Reajustables. Considero que sería mucho más práctico que el monto se fijara por decreto para que sea variable, porque en el día mañana, por ejemplo, la Unidad Reajustable puede bajar. Muchas veces vemos que hay leyes u ordenanzas municipales establecen montos que, para cambiarlos, hay que elaborar una nueva ley o una nueva ordenanza, y eso complica.

Quiero saber por qué se utilizó este mecanismo y no se dejó abierto que la actualización de los montos se haga por decreto. ¿Eso está previsto?

SEÑORA LENCINA.- Se valoró y lo primero que se hizo fue por decreto.

En la redacción dada por el artículo 54 no se entendió que había la suficiente fortaleza para sacarlo por decreto. Entonces, al establecer esta redacción y no decir que el Poder Ejecutivo fijará los valores de multas, etcétera, sino que la UNASEV propondrá, nosotros cumplimos con el cometido, pero no desde el Poder Ejecutivo porque la ley no lo establece así.

Nosotros valoramos eso y dijimos que no podíamos salir a través de un decreto. Entonces lo hacemos por una ley.

Entendemos esa argumentación. Hoy en día valoramos algunas medidas que están vinculadas al índice de sinestrialidad, y si trabajamos todos seguramente lo superemos; quizás los valores que estamos fijando no sean los adecuados. Para eso el artículo 54 debería tener otra redacción; nosotros tenemos textos alternativos para este artículo, por ejemplo, que sería a través de un decreto del Poder Ejecutivo y que se fijarían los valores de acuerdo con el mandato legal.

Valoramos el hecho de que ustedes dijeran que no, que este es el camino que se merece el país para discutir los valores de multas. Ahí se puede plantear el hecho de que los valores queden demasiado rígidos. También tenemos un artículo para decir que este es el mecanismo legal, que vamos a hacerlo mediante una ley, pero debemos reservar un

artículo que establezca que las modificaciones podrán ser realizadas de tal forma, por el Poder Ejecutivo, por iniciativa de UNASEV, etcétera.

Manejamos todas las hipótesis. Desde el año 2008 estamos tratando de tener un régimen sancionatorio.

SEÑOR OSTA.- Da la sensación de que cuanto más aspectos regule la ley -por ejemplo, con relación a algún criterio de actualización, como pasa en muchos otros casos-, sería más razonable que lo hiciera directamente el Poder Ejecutivo a través de un decreto. Lógicamente tendría menos flexibilidad, pero estaríamos contemplando un principio de legalidad, que es muy importante cuando estamos tratando este tipo de situaciones que producen ingresos.

Entonces, de acuerdo con planteamiento realizado, amerita que la Comisión realice consultas desde el punto de vista jurídico, quizás a nivel de las cátedras correspondientes de la Universidad de la República o de otras Universidades a efectos de descartar aspectos que puedan poner en tela de juicio la legalidad de las soluciones a las que arribemos al final del camino.

Siempre la previsión legal va a sacar flexibilidad a la solución, pero tenemos que estar seguros de no estar violentando estos principios, que son importantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- No voy a entrar a un debate sobre el tema porque no soy abogado ni conozco mucho al respecto. Hablé por teléfono por este proyecto con el Prosecretario de la Presidencia de la República, doctor Cánepa, y entendió que sería pertinente concurrir a la Comisión para informarnos sobre el acuerdo realizado entre el Congreso de Intendentes y la Presidencia de la República por la libreta nacional única por puntos. Es más, planteaba que había algún tipo de definiciones que debe tomar la Presidencia y que quería que la Comisión estuviera enterada.

A su vez, quisiera saber si el Congreso de Intendentes tuvo algún tipo de participación específica o si solo participaron las Direcciones de Tránsito de las diecinueve Intendencias.

SEÑORA LENCINA.- En varias oportunidades se remitió el proyecto de valores de multa al Congreso de Intendentes -años 2009 y 2010- y al Congreso Nacional de Ediles.

SEÑOR OSTA.- Me parece importante que se tengan todas las visiones sobre el tema. También considero oportuno que tengamos la visión de la Presidencia de la República a través del Prosecretario.

La propuesta anterior apuntaba a tener la mayor cantidad de información o de elementos de juicio para que luego no se generen obstáculos. Muchas veces, por el afán de encontrar a soluciones de fondo, se genera un contrasentido. Pasó con los procesos laborales. Se buscaba celeridad pero lo único que se obtuvo fue dilatar más.

Entonces, para ahorrar tiempo para que el trabajo de la Comisión sea absolutamente productivo, debemos tener todos los puntos de vista para luego poder definir. No estoy prejuzgando ni tomando una posición, simplemente creo que ayuda al trabajo de la Comisión.

SEÑORA FORLÁN.- Creo que todos tenemos el mismo objetivo: mejorar el país. Para poder avanzar, todos debemos tener voluntad. Entendemos que trabajar por un lado, por el otro, y no tener la interacción adecuada o fluida lleva a no avanzar

Es importante que pregunten sobre los puntos en los que los señores Diputados tengan dudas, que vean si hay carencias por un lado o por el otro para que quede claro, marcado, para poder avanzar ayer, para que esto se apruebe. Si no ejecutamos y seguimos hablando de proyectos y proyectos, y seguimos en la misma, la gente se seguirá muriendo. Y la gente somos todos. Hoy soy yo, mañana es tu hijo, o capaz que sos vos también. Entonces, como dije, la idea es actuar ya, para ayer.

Como todos tenemos el mismo objetivo, habría que analizar que ven mal, qué es lo que ven que se puede mejorar; a veces, cuando uno está adentro no ve y ve mejor el juez, el que está afuera, para llevar a cabo la mejora.

Todos estamos sumando y creo que todos estamos abiertos a escuchar y a aprender; si nos equivocamos, también estamos dispuestos a aceptar las equivocaciones puesto que hay diferentes ópticas. En lo personal, como sé muy poco de política, lo único que pido es que haya ejecución.

SEÑORA LENCINA.- Bienvenidas sean todas las consultas que se realicen. Solo con la forma como las relaté y cómo se elaboró el proyecto podrán apreciar que hubo amplia participación. Inclusive, en el proyecto había algunas propuestas que no reflejaban la opinión de la UNASEV, pero junto con los asesores de varios Ministerios y de algunas Intendencias armamos toda la propuesta.

Todo lo que tiene que ver con el ámbito de aplicación de la ley nacional y sus consecuencias han estado desde 2007 hasta ahora. En 2007 el Parlamento inició un proceso, pero no se cerró. En el ámbito sancionatorio este es un tema, pero quedaron otras cosas pendientes. ¿Qué es lo que ocurre? En la UNASEV sentimos que desde 2008 estamos remando con este tema que no podemos solucionar.

Acá nació la ley de tránsito y el Parlamento dio la redacción final del artículo 54. Si ustedes entienden que hay otro mecanismo, no importa, bienvenido sea mientras que a la ley nacional de tránsito le demos una herramienta para que sea aplicable en todo el país.

SEÑOR POZZI.- Quiero decir a nuestra visita que vamos a trabajar rápido en este tema -consultando a todos los involucrados-, con todas las garantías para que salga bien.

Por supuesto que a nadie de los que estamos acá no se nos escapa que hay aspectos controversiales, como lo sigue siendo la Ley Nº 18.191. Gran parte de quienes estamos acá participamos en el importante foro que se hizo sobre la norma y todos sabemos cuál era el reclamo más generalizado: cómo hacíamos para aplicar la ley a nivel nacional.

Las cuestiones controversiales y de índole constitucional -no vamos a esconder que puedan existir- trataremos que sean dirimidas de la mejor manera posible y de la forma más rápida. El tema que estamos tratando es absolutamente delicado ya que implica centenas de muertes por año y miles de uruguayos inutilizados anualmente, muchas veces de por vida; todos somos muy sensibles a lo que está sucediendo.

Sabemos que no por aprobar esta ley vamos a solucionar el problema, pero será una herramienta más que ayudará. Sin embargo, habrá que complementarla con otras cosas que tendremos que discutir otro día.

Reitero que la Comisión va a tratar rápidamente este asunto, y que con modificaciones o tal cual está le daremos trámite en el Parlamento.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Quienes en el Período anterior integramos la Comisión que redactó este proyecto de ley sabíamos que desde hacía tiempo se discutía el tema y que

había que avanzar. De todos modos, iba a quedar por el camino una cantidad de temas no resueltos, y uno de ellos es el que estamos conversando hoy.

De cualquier manera, creemos que es importante tener más opiniones y que podamos aprobar rápidamente este proyecto en la Comisión, con las modificaciones necesarias.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- Recuerdo algo que puede ser un insumo más para los señores Legisladores.

El año pasado la UNASEV finalmente pudo tener un trabajo científico de investigación de opinión pública, denominado "Barómetro", que este año estamos tratando de reeditar. En ese documento -que me comprometo a hacerlo llegar al señor Presidente para que lo distribuya-, uno se encuentra con un montón de cosas que llaman la atención, pero una de ellas es que a la hora de preguntar a la población sobre una solución para la seguridad y la siniestralidad vial -hablamos de una muestra representativa de dos millones de uruguayos-, más del 90% de la población estuvo de acuerdo con aumentar el monto de las multas, los controles y la fiscalización. Esto va un poco en contra de la visión que teníamos. Lo comento porque aquí se dijo que la población podía ver esto con malos ojos y que íbamos a caer antipáticos si controlábamos el uso del casco.

Está comprobado científicamente que la población del Uruguay espera de parte de las autoridades que se endurezcan las multas, las penas y los controles.

SEÑORA REPETTO.- Como bien dijimos al comienzo, esta es una propuesta que queda abierta a todas las inquietudes que puedan surgir. Debemos partir de la base de que es una herramienta que pretende salvar vidas y preservar la salud de los ciudadanos uruguayos y extranjeros que circulan en nuestras rutas, caminos y calles.

El principio general de este proyecto es la igualdad, de modo que el usuario de la vía de tránsito, expuesto a la misma conducta, también reciba el mismo tratamiento por parte de las autoridades. Acá podrán ver que se incorpora una sanción para todo el territorio nacional respecto a los conductores que realizan competencias de velocidad no autorizadas en la vía pública. Esto ha sido muy conversado en todo el país y es un punto importante, más allá de la trascendencia de todo el proyecto de ley. UNASEV pretende unificar las normas de modo de que todos los ciudadanos sean tratados de la misma manera, con el mismo objetivo: mejorar la circulación y bajar la siniestralidad en nuestro país.

SEÑOR PRESIDENTE.- A todos los miembros de la Comisión nos consta el trabajo y la seriedad que cada uno de los integrantes de la UNASEV le dedica a lo que hacen. Nos comprometemos a abordar con celeridad el tratamiento de este proyecto de ley en tiempo y forma.

Les agradecemos vuestra presencia.

(Se retira de Sala la delegación de la UNASEV)

—— Además de trabajar en el proyecto de ley que tenemos a estudio, tenemos para agendar las solicitudes de entrevista del señor Presidente del Aeródromo Departamental de Maldonado y de los integrantes de la Comisión Directiva de Colegios de Profesionales de la Marina Mercante. Creo que podrían coordinarse para las últimas semanas de mayo.

También tenemos pendiente la entrevista con el señor Prosecretario de la Presidencia, doctor Diego Cánepa para hablar sobre este proyecto de ley y los acuerdos

con el Congreso de Intendentes por la libreta nacional por puntos. Esto quedaría para las primeras semanas de junio.

SEÑOR NIFFOURI BLANCO.- También está la gente de AFE.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hablé con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y me solicitaron posponer la visita de AFE para coordinar las agendas; la idea es que vengan juntos a la Comisión.

SEÑOR POZZI.- ¿Qué pasó con lo de la visita al puerto?

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay que coordinarla; podríamos organizar algo para los primeros días del mes de junio.

Se levanta la reunión.

≠